

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и управление бизнес-процессами»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ Васильева З.А.
« ____ » _____ 2019 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.01.01.09 - Экономика предприятий и организаций (экономика
предпринимательства)

Выбор эффективных логистических схем на рынке посреднических услуг
(на примере ООО «GreenLight»)

Научный руководитель	_____	Р.Р.Бурменко
Выпускник	_____	Е. И. Попова
Нормоконтролер	_____	Т.П. Лихачева

Красноярск 2019

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа по теме «Выбор эффективных логистических схем на рынке посреднических услуг (на примере ООО «GreenLight»)» содержит 84 страницы текстового документа, 78 использованных источников, 22 рисунка, 15 таблиц, 3 формулы, 2 приложения.

Объект бакалаврской работы – Деятельность логистической компании.

Цель бакалаврской работы: разработка оптимальной логистической цепи поставок грузов в деятельности транспортно-логистической компании (на примере доставки автозапчастей).

Задачи бакалаврской работы:

- сформировать общее представление о логистике в России;
- дать определение посреднической деятельности в логистике;
- сопоставить эффективность организации логистических процессов на аутсорсинге с деятельностью собственного подразделения;
- охарактеризовать деятельность и экономическое положение транспортно-экспедиционной компании «Гринлайт»;
- исследовать рыночные процессы и внешнюю среду компании «Гринлайт»;
- обосновать применение новой цепи поставок в деятельности компании «Гринлайт»;
- разработать рекомендации по внедрению оптимальной логистической цепи поставок на базе транспортно-экспедиционной компании «Гринлайт».

В ходе работы была проанализирована логистическая отрасль, выявлены тенденции, существующие на сегодняшний день. Также в бакалаврской работе был произведен анализ финансово – хозяйственной деятельности ООО «Гринлайт», выявлены проблемы предприятия и пути решения через внедрение логистической цепи поставок на примере автозапчастей.

В качестве мероприятия для повышения эффективности процессов развития были предложены маршруты по перевозке автозапчастей, которые должны повысить грузооборот предприятия, а в последствии убрать внутренние проблемы компании, которые мешают ее развитию. По итогам проделанной работы можно сделать вывод, что данные пути реализации могут помочь повысить финансовую составляющую предприятия.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
1 Основные аспекты посреднической деятельности логистической компании.....	6
1.1 Значение и сущность логистической деятельности.....	6
1.2 Определение посреднической деятельности логистического предприятия.....	1
1.3 Предпосылки и факторы реализации спроса на посредническую деятельность логистических компаний.....	2
2 Анализ и оценка деятельности ООО «Гринлайт».....	3
2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия.....	3
2.2 Обоснование совершенствования логистической цепи для компании ООО «Гринлайт».....	4
3 Выбор и разработка эффективной логистической цепи доставки на рынке посреднических услуг	5
3.1 Расчет эффективности логистической цепи, на примере доставки автозапчастей.....	5
3.2 Разработка рекомендаций по внедрению логистических цепочек поставок	5

на базе транспортно-экспедиторской компании ООО

«Гринлайт».....	
Заключение.....	7
..	4
Список использованных источников.....	7
.....	6
Приложение А.....	8
.....	3
Приложение Б.....	8
.....	4

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время требования к логистике значительно возросли. Большинство предприятий начинают понимать всю значимость логистики, ее прямое влияние на эффективность производственной деятельности. Внедрение принципов логистики на предприятии гарантирует снижение себестоимости продукции и улучшение качества поставок - решающего конкурентного преимущества в условиях российского рынка.

Основа современной логистики — это управление материальными потоками по всей цепи поставок в направлении и в интересах конечного потребителя с целью достижения максимальной эффективности не только транспортных, но и производственных процессов на предприятии. Таким образом, логистика как понятие, определяющее комплексную систему управления материальными потоками на предприятии, предусматривает и тем самым актуализирует систему процессов в организации, направленную на минимизацию затрат при производстве, хранении, распределении и транспортировке товаров.

Объектом настоящей бакалаврской работы является деятельность логистической компании.

Предметом исследования - экономическое обоснование логистической цепи поставок.

Целью настоящей бакалаврской работы ставится разработка оптимальной логистической цепи поставок грузов в деятельности транспортно-логистической компании (на примере доставки автозапчастей).

Для достижения цели в работе были поставлены следующие задачи:

- сформировать общее представление о логистике, как о науке;
- дать определение посреднической деятельности в логистике;
- сопоставить эффективность организации логистических процессов

на

аутсорсинге с деятельностью собственного подразделения;

- охарактеризовать деятельность и экономическое положение транспортно-экспедиционной компании «Гринлайт»;
- исследовать рыночные процессы и внешнюю среду компании «Гринлайт»;
- обосновать применение новой цепи поставок в деятельности компании «Гринлайт»;
- разработать рекомендации по внедрению оптимальной логистической цепи поставок на базе транспортно-экспедиционной компании «Гринлайт».

Для наиболее полного изучения темы в качестве информационной базы использовались периодические издания экономических журналов, справочная литература, информационные статистические базы, бухгалтерская отчетность предприятия ООО «Гринлайт», иностранная литература.

1 Основные аспекты посреднической деятельности логистической компании

1.1 Значение и сущность логистической деятельности

Объединяющим определением в транспортной сфере является определение логистики, следует рассмотреть данный термин прежде, чем перейти к основам транспортно-экспедиторских компаний.

Происхождение термина «логистика» в разные временные периоды понималось по разному, исторически можно проследить две основные трактовки термина, которые дошли до современного времени.

Первая связана с применением логистики в военной области. По видимому, толчком к развитию военной логистики послужили основные работы известного военного теоретика XIX в. барона А. А. Жомини, в которых он определял логику как искусство управления войсками, включающее обширный круг вопросов, связанных с планированием, управлением и снабжением, определением мест дислокации войск, транспортным обслуживанием армии и т. п.

Вторая трактовка логистики как математической логики использовалась в работах знаменитого немецкого математика Г. Лейбница. Данное значение термина было закреплено на философском конгрессе в Женеве в 1904 г. В соответствии со словарем терминов Российской академии наук, выпущенного под общей редакцией профессора Резера С.М., под логистикой понимается наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, хранением и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки

сырья, и материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации [5].

Ряд ведущих российских ученых (д.т.н., проф. Миротин Л.Б., д.э.н., проф. Некрасов А.Г.) сформулировали краткое определение логистики, в соответствии с этим определением логистика – зависящее от времени местоположение ресурсов, или стратегическое управление всей цепью поставок.

Совет логистического менеджмента США (Council of Logistics Management) в 1976 г. выдвинул свое определение, что такое логистика. Логистика – это процесс планирования и обеспечения (включая контроль) эффективного и непрерывного поступления товаров, услуг и сопутствующей информации оттуда, где они создаются, к потребителям, направленный на всемерное удовлетворение потребительских запросов. Данное определение не охватывает абсолютно все специальные понятия, которые входят в функциональную область, оно отражает необходимость в едином управлении товарно-материальными потоками от источника сырья и материалов до пункта распределения готового продукта [6].

Оперативная задача логистики состоит в том, чтобы организовать такое географическое размещение источников сырья, незавершенного производства, запасов готовой продукции, которое отвечало бы потребностям в них и одновременно было бы сопряжено с минимальными возможными издержками. Значение логистики в ведении международного бизнеса трудно переоценить.

Логистику рассматривают в трех аспектах, таких как:

1) многостадийный хозяйственный процесс, включающий:

- складирование готовой продукции у предприятий-изготовителей;
- перевозку товаров, перегрузку их с одного вида транспорта на другой

при смешанных перевозках;

- складирование и хранение товаров в системе посреднических предприятий и организаций оптовой торговли;
 - разгрузку, приемку товаров у конечных потребителей, в том числе в системе розничной торговли;
- 2) систему управления, объединяющую:
- управляющую систему (подразделения аппарата управления предприятий-поставщиков и потребителей, коммерческо-посреднические, торговые и транспортные организации, координирующие органы государственного управления);
 - управляемую систему, т.е. отдельные логистические объекты (склады, транспортные средства и др.) и потоки;
- 3) экономическую науку, основанную на экономике, планировании и организации материально-технического снабжения, связанной с экономикой транспорта и экономикой торговли [1].

Логистическая функция - это укрупненная группа логистических операций, направленных на реализацию целей логистической системы. Каждая из функций логистики представляет собой однородную (с точки зрения цели) совокупность действий. К основным логистическим функциям относят планирование материального обеспечения производства, управление ходом выполнения производственных заказов, управление запасами, управление распределением продукции [2].

Сущность логистики состоит в интеграции, обеспечении взаимодействия стадий и участников процесса товародвижения, управлении материальным потоком на основе сопровождающей его информации с целью доставки необходимых товаров в нужное место в требуемое время с минимальными издержками. Предметом логистики как науки является изучение организационно-экономических отношений в сфере товародвижения на этапах

закупки, производства и сбыта продукции. Логистика как научная дисциплина исследует общие свойства, законы и закономерности создания логистических систем. Содержанием логистики как науки является установление причинно-следственных связей и закономерностей, присущих процессу товародвижения, в целях определения и реализации на практике эффективных организационных форм и методов управления материальными и информационными потоками. Принципы логистики представляют собой исходные положения, на основе которых осуществляется построение и функционирование логистических систем.

Логистическими системами признают совокупность множества элементов, объединенных между собой в систему и подсистемы по степени организации товародвижения [13].

Логистические системы имеют различную глубину деления. В основном, различают два больших класса: макро-логистические и микро-логистические системы [14].

На основе рассмотренных положений логистических схем, на рисунке 1 представлены основные уровни и задачи логистических схем.

Основные элементы логистических систем являются макро и микро уровень.

Макро-логистическая система - это укрупненная экономическая система, включающая промышленные предприятия, снабженческие и сбытовые организации, транспортные и посреднические компании различной принадлежности и форм собственности. Они могут быть разделены по двум признакам: административно-территориального деления (районные, городские, областные, региональные, федеральные, международные), и объектно-функциональному признаку (одна или несколько отраслей; ведомственные, институциональные).

Микро-логистическая система включает в себя объект управления (товарные потоки производителей и распределительных сетей), профиль деятельности (экономическая сфера хозяйствования) и уровень бизнеса в зависимости от концентрации капитала и потенциала компании.

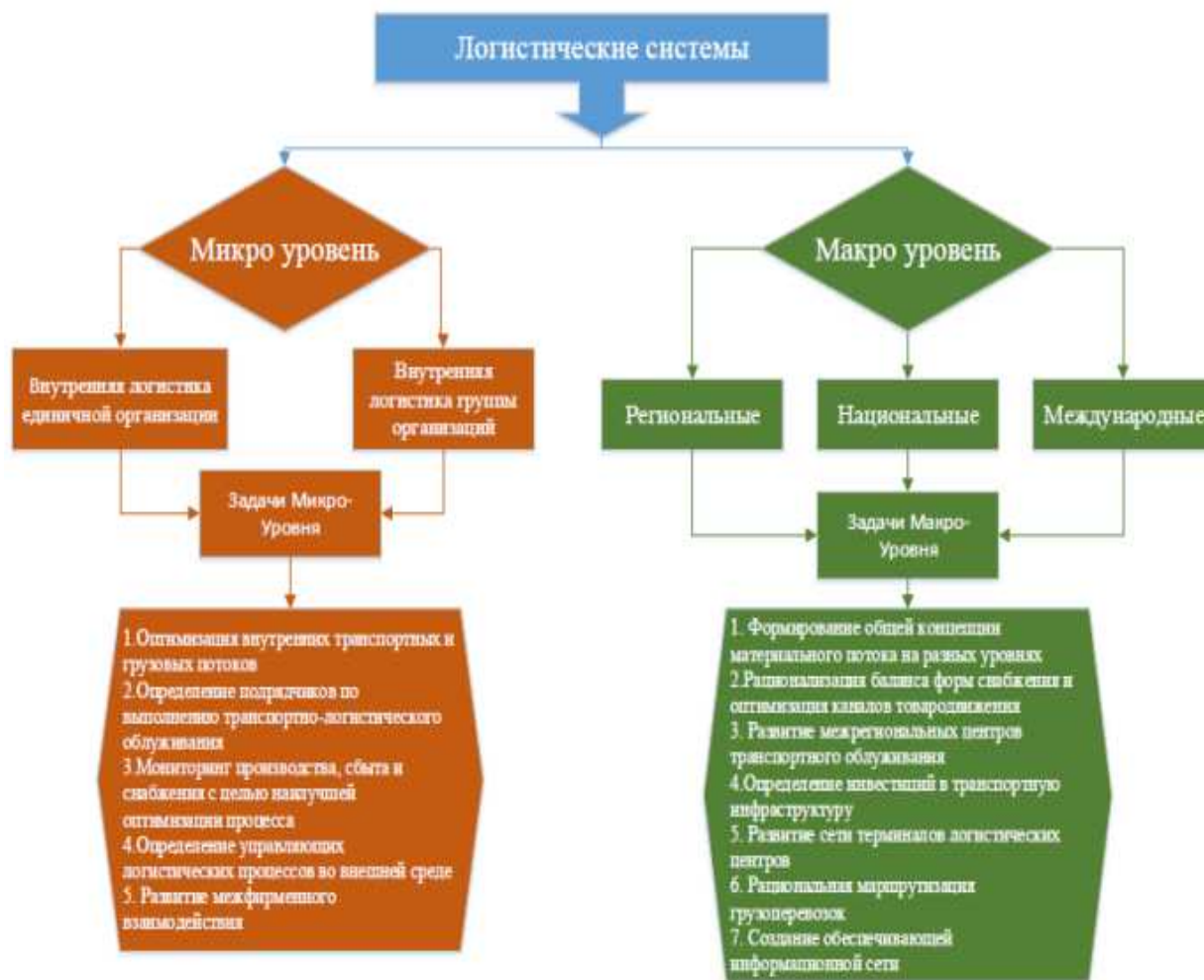


Рисунок 1 - Основные уровни и задачи логистических систем

Основными категориями логистики являются поток и запас.

Поток – один или множество объектов, воспринимаемое как единое целое, существующее как процесс на определенном временном интервале и измеряемое в абсолютных величинах(шт/мин, км/ч).

Поток в определенный момент времени может быть запасом, так как запас характеризуется как объект не перемещаемый во времени и пространстве в

отличии от потока. Поток характеризует процесс изменения запаса, расчет которого представлен в формуле 1 [4]:

$$\Pi_{x1x2} = \frac{dZ_{x2}}{dt} = -\frac{dZ_{x1}}{dt}, \quad (1.1)$$

где Π –поток;

Z –запас;

$X1$ –начальный пункт;

$X2$ –конечный пункт.

Запас отражает результат изменения и накопления потока, который отображен в формуле 2 и 3 [4]:

$$Z_{x1} = -\int_{t1}^{t2} \Pi_{x1x2} dt, \quad (1.2)$$

где Π – поток;

Z – запас;

$X1$ –начальный пункт;

$X2$ –конечный пункт.

$$Z_{x2} = \int_{t1}^{t2} \Pi_{x1x2} dt, \quad (1.3)$$

где Π – поток;

Z – запас;

$X1$ –начальный пункт;

$X2$ –конечный пункт.

Основные виды потоков [7]:

- материальный;
- информационный;
- финансовый;
- поток услуг.

Материальный поток –это сырье, заготовки, комплектующие, НЗП, готовая продукция, рассматриваемые в процессе применения к ним логистических операций (приемка, перегрузка, затаривание и пр.)в течение конкретного периода времени.

Информационный поток – это сообщения (в любой форме, от устной до электронной), генерируемые первоначальным материальным потоком и предназначенные для осуществления управляющих функций.

Финансовый поток – это направленное движение финансовых средств, обращающихся в пределах логистической системы (склада, завода, банка), а также между ней и внешней средой, и взаимосвязанных с материальными или иными потоками.

Поток услуг – особый вид деятельности, удовлетворяющий общественные и личные потребности (транспортные, оптово-розничные, консультационные и т.д.).

В настоящее время, логистика – это наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а так же передачи, хранения и обработки соответствующей информации.

Функциональное разделение логистики можно обозначить, как [8]:

- логистика запасов;
- транспортная логистика;
- закупочная логистика;
- сбытовая (распределительная) логистика;
- логистика производственных процессов;
- логистика складирования;

- информационная логистика.

Сильное влияние на современную логистику оказывают процессы глобализации и интернационализации. И, в свою очередь, именно развитие и совершенствование логистики делает возможным расширение процессов глобализации [4].

1.2 Определение посреднической деятельности логистического предприятия

Посредническая деятельность — это те или иные действия и сделки, которые продавцы (покупатели) товаров, работ или услуг совершают не самостоятельно, а с помощью третьих лиц — посредников.

Посредническую деятельность так же можно назвать аутсорсингом, эти слова можно назвать синонимами.

Аутсорсинг - это передача неосновных (второстепенных) бизнес-процессов (производственных, сервисных, информационных, финансовых, управленческих и др.) организации (аутсорсеру) для их реализации и функционирования [9].

Практическим результатом применения аутсорсинга является возможность направлять собственные ресурсы организации на выполнение тех функций, которые составляют ее сильную сторону, на то, что организация умеет делать лучше других, предоставив внешнему исполнителю (аутсорсеру) те функции, которые он умеет выполнять лучше других. Тем самым организация может сосредоточить в своих руках новейшие достижения в области науки, техники и технологий, обеспечив максимальное удовлетворение ожиданий потребителя, максимальное соответствие требованиям рынка [10].

Предпосылками внедрения аутсорсинга могут выступать [10]:

- высокая динамика бизнеса;
- высвобождение времени руководителей для функций стратегического управления, передача операций по реализации проектов сервисной компании;
- отсутствие специальных навыков;
- повышение качества обслуживания;
- совершенствование управления процессами;
- достижение объективности.

Некоторые виды деятельности слишком затратны или обременительны, если выполнять их силами компании.

Основными аргументами в пользу аутсорсинга могут являться [10]:

- желание сосредоточиться на основных видах деятельности;
- необходимость повышения качества обслуживания;
- острая потребность в снижении затрат;
- нехватка административного или технического опыта для производства нужных услуг;
- отличная репутация посреднических компаний, побуждающая фирму покупать их услуги;
- процесс приобретения обычно требует меньше накладных расходов.

Главное преимущество аутсорсинга заключается в более качественном и менее затратном выполнении переданной функции. Это объясняется наличием высокооплачиваемых профессионалов, обладающих опытом работы в конкретной области. У аутсорсера накапливается солидный багаж знаний и практики, на основе чего создаются различные наработки для реализации переданной функции, поскольку он занимается конкретной сферой, причем не для одной компании, т.е. начинается профессиональная специализация и, как следствие, снижение издержек. Далее все идет по нарастающей: чем больше специализация, тем проще управление, чем лучше управление, тем дешевле весь процесс. Таким образом, издержки при аутсорсинге становятся ниже, чем при самостоятельном выполнении соответствующей функции [9].

Наиболее частой причиной того, что компании-заказчики заключают договоры на аутсорсинг, является то, что аутсорсеры могут выполнить значительный объем работ в сжатые сроки, гарантируют качественное выполнение непрофильных для заказчика видов деятельности.

Аутсорсинг в логистике заключается в передаче логистических процессов одной фирме или группе компаний. Суть данной услуги состоит в уменьшении расходов компании, при реализации поставок продукции, благодаря

привлечению одного или нескольких квалифицированных профессионалов – логистических операторов.

В сфере логистики часто используется специфическая терминология, для того или иного логистического оператора:

3PL – стандартный перечень услуг дополнен прочими операциями, такими как: перегрузка, складирование, обработка груза и так далее;

4PL – предполагает интеграцию всех фирм, которые вовлечены в цепь поставок. Логистический провайдер данного класса занимается планированием, управлением и осуществлением контроля над всеми логистическими бизнес-процессами заказчика, что позволяет достичь долгосрочных стратегических целей и расширить бизнес клиента;

LLP – менеджмент всех компонентов, входящих в единую цепь поставок продукции с использованием электронных средств обработки информации.

Логистика является одним из главных инструментов повышения эффективности бизнеса и его конкурентоспособности, основной задачей которой является управление информационными, финансовыми и материальными потоками с минимальными издержками, идеальным решением в этом случае – использовать аутсорсинг в логистике, то есть посредническую организацию. Услуги аутсорсинга стали успешно применяться в логистической стратегии по минимизации инвестиционных средств в логистику, поскольку позволили значительно снизить затраты на логистические бизнес-процессы.

Многие компании приходят к выводу, что без комплексного взаимодействия опытных специалистов наладить бизнес-процессы в логистической сфере практически невозможно. Одни фирмы начинают инвестировать огромные суммы на подготовку и содержание большого штата персонала, отвечающего за координацию транспортных и складских процессов, другие считают, что аутсорсинг в логистике – это наиболее оптимальный способ

решения логистических задач. В первом случае не всегда удастся достичь, по-настоящему, высоких результатов и потому многие предпочитают передавать полностью или частично организацию бизнес-процессов зарекомендовавшим себя профессионалам без найма их в свой штат персонала.

Учитывая огромное количество предложений на современном рынке, все сложнее становится получать весомую прибыль, занимаясь только развитием производства и маркетингом. Но аутсорсинг в логистике обеспечивает повышение рентабельности предприятия путем снижения издержек и себестоимости [12].

Эффективность применения логистических инструментов и концентрация фирм на ключевых бизнес-процессах способствует тому, что аутсорсинг в логистике и специализированные логистические посредники стали обладать более широкими возможностями для своего распространения. Главной концепцией, на которой строятся услуги аутсорсинга, является отсутствие необходимости задействования собственных ресурсов компании для осуществления логистических операций. Руководители многих логистических компаний, которые применяют аутсорсинг персонала, отмечают, что находить квалифицированных штатных сотрудников для своих фирм становится все сложнее. Факт того, что услуги аутсорсинга позволяют не тратить время штатных работников на неэффективные или непрофильные, но необходимые процессы, обеспечивает сокращение сроков на разработку продукции и повышение скорости адаптации к регулярным изменениям рыночной ситуации.

Первый критерий эффективности логистического аутсорсинга построен на выборе наилучшего логистического оператора для дальнейшего сотрудничества, ориентируясь на эффективность его работы. Она зависит от ряда факторов, которые у разных логистических операторов могут варьироваться. Зачастую, будущие заказчики ориентируются на уровень ценового предложения, то есть на

стоимость типичных логистических услуг, такой подход к оценке эффективности не всегда является верным, потому что технология оказания услуг во многом зависит от характеристик продукции, величины грузопотока, структуры поставок, частоты прихода машин и других факторов. Поэтому если стоимость услуг все же имеется, то всегда нужно иметь в виду, что тарифы посчитаны «в среднем» и могут отклоняться в ту, или иную сторону. Вторым критерий, по которому можно оценить аутсорсинг в логистике, — это скорость исполнения. Нельзя однозначно ответить на вопрос: 2,5 часа на приемку машины – много это или мало. Если приходит товар с большими габаритами, расположенный на монопаллетах – это одно, а если приходит фура с ноутбуками, груженными внавалку – это совсем другое. Поэтому в этом случае следует ориентироваться на нормативы, на отдельные типы операций, которые должны быть у каждого профессионального оператора. Третий параметр эффективности – точность составления заказа. Здесь все зависит от особенностей бизнеса. Для одних компаний точность подбора в 80% является приемлемой и достаточной, а для других фирм уровень ниже 95% может испортить весь бизнес. Эффективность каждого конкретного логистического оператора лучше всего рассматривать через призму потребностей и особенностей бизнес-процессов потенциального предприятия-заказчика. И лишь после комплексного анализа можно будет сделать правильный выбор [11].

Целесообразность перехода компании на аутсорсинг в логистике обосновывается:

- необходимостью концентрации на том, что штатные сотрудники могут делать наиболее эффективно («компетентная концентрация»), в то время как аутсорсинг персонала возьмет на себя все остальное;
- руководство компании осознает, что фирма нуждается в преобразованиях,

конкретность которых может определить лишь организация, предоставляющая услуги аутсорсинга;

- появление новых идей, для реализации которых компания должна внедрить и пережить некоторые изменения, помощь в их осуществлении может оказать аутсорсинг персонала;
- ощущение дефицита управляемости в развитии, необходимо навести порядок в организации при его значительном отставании от эффективности бизнеса и темпов его роста;
- потребность в получении более интересного опыта, который можно получить, только используя аутсорсинг персонала, который внедрит в компанию новые идеи;
- необходимость быстрой и качественной оптимизации логистического отдела без потерь на обучение новых сотрудников, услуги аутсорсинга позволят избежать снижения производительности предприятия;
- желание перевода второстепенных затрат из постоянных в переменные, самым эффективным способом будет аутсорсинг в логистике;

Таким образом, аутсорсинг, который возьмет на себя осуществление логистических процессов, обеспечивает динамическое и эффективное развитие всего предприятия, руководство которого будет заниматься лишь стратегическими задачами. Отсюда можно сделать вывод, что аутсорсинг в логистике обладает мощнейшим потенциалом для развития на современном рынке.

Отдельно стоит рассмотреть логистический аутсорсинг в России, так как это является относительно новой сферой деятельности, которое развивается в стране традиционными механизмами хозяйственных связей и слабой инфраструктурной поддержкой потоковых процессов. По оценке маркетингового агентства РБК, валовая выручка компаний, которые

предоставляют комплексные логистические услуги, не превышает 8% оборота российского рынка транспортно-логистических услуг, в то время, как аналогичный показатель для стран Евросоюза составляет 19% [39].

На рынке существуют компании, которые осуществляют экспресс-доставку, курьерские услуги и другие транспортные услуги по всей территории России.

В условиях острой конкурентной борьбы логистические операторы третьего порядка, которые существуют на рынке долгое время и имеют большую и устойчивую сеть логистических операций в определенном регионе, расширяют сферу и качество услуги, забирая под свое управление все больше логистического функционала производителей и потребителей.

Причина отсутствия в России логистических интеграторов 4PL заключается в низком уровне инфраструктуры логистики и слабых организации логистических потоках внутри страны. Так на крупных российских предприятиях логистика очень запутана, и основная часть управления материальными потоками остается в ведении предприятий, делая их деятельность более затратной.

Анализ возможностей развития рынка логистических услуг говорит о том, что все его участники стараются максимально расширить свои возможности по предоставлению услуг. Это объясняется растущим спросом на полное логистическое обслуживание. Компании, желающие работать только с одним крупным оператором, требуют все новых и новых решений, исчерпывающих весь спектр услуг по ведению бизнеса.

Российский уровень логистического обслуживания на грузовых терминалах отстает от уровня иностранных компаний примерно на десять лет. Фактором, сдерживающим рост возможностей контрактной логистики, можно считать недостаток требуемого количества ведущих логистических

провайдеров, имеющих возможности по предоставлению полных качественных услуг. Осложняет дело и отсутствие развитой логистической складской инфраструктуры [40].

Спрос на услуги 3PL-компаний составляют компании, занимающиеся производством и торговлей товарами с высокой добавленной стоимостью, внешнеэкономической деятельностью или реализующие сложные проекты с определенными условиями и схемой доставки грузов различными видами транспорта. Структура производства в России, а именно преобладание сырьевых товаров и полуфабрикатов — углеводородов, руды, каменного угля, минеральных удобрений, леса и пиломатериалов определяет низкую долю 3PL-услуг в обороте рынка торгово-логистических услуг. Сырьевые компании оставляют за собой управление цепями поставок, отдавая на долю сторонних компаний только заботы по транспортировке и переработке грузов. Доставка грузов до потребителя осуществляется в большей степени железнодорожным транспортом (прежде всего ОАО «РЖД» и ее дочерними структурами, а также другими операторами подвижного состава) при небольшой экспедиторской наценке.

В последнее время возрос интерес известных международных логистических операторов к России. Коммерческая компания Hines, находящаяся в Штатах, ведет работы по строительству больших складских комплексов в Московской области.

По сообщению аналитического агентства M. A. Research, в 2016 году объем рынка 3PLуслуг вырос на 8%, достигнув при этом 189 млрд руб. Около 72% оборота логистических операторов обеспечили операции по перевозке и экспедированию грузов, 28% приходилось на сегменты складских и управленческих услуг, управление цепочками поставок. Конкурировать на рынке услуг позволяли предложения новых услуг, нацеленные на сокращение

издержек и клиентоориентированность. На рисунке 2 представлен объем рынка и его рост.

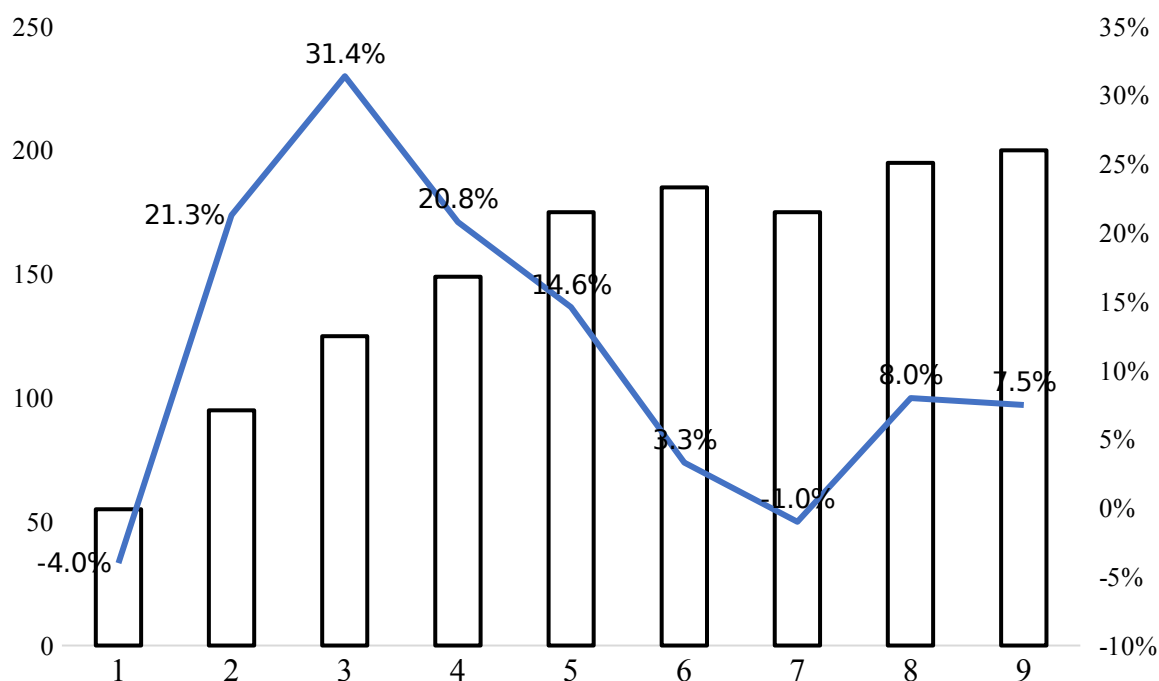


Рисунок 2 - Динамика рынка 3PL-услуг в России в 2009–2017 г., млрд руб,
%

В 2019–2020 годах росту сегмента 3PL будет способствовать повышение спроса на логистический аутсорсинг со стороны торговых и дистрибьюторских компаний, развивающих новый вид коммерции, использующий интернет для создания виртуальных магазинов, потребность в новых логистических решениях для сокращения издержек в цепях поставок. Компании, занимающиеся логистическим обслуживанием интернет-магазинов, имеют успех.

1.3 Предпосылки и факторы спроса на посредническую деятельность логистических компаний

Логистику так же можно рассматривать, как процесс планирования, выполнения и контроля эффективного с точки зрения снижения затрат потока запасов сырья, материалов, незавершенного производства, готовой продукции, сервиса и связанной информации от точки его зарождения до точки потребления (включая импорт, экспорт, внутренние и внешние перемещения) для полного удовлетворения требований потребителей [3].

Существует несколько причин, которые привели к появлению и развитию логистических компаний.

Первой причиной стал глобальный рост в 70-х гг. XX в. стоимости топлива и последующий рост стоимости транспортных услуг. Перевозки товаров на автомобилях с большим объемом потребления топлива приводили к значительному росту цен. В тот период времени малотоннажные автомобили городской дистрибуции потребляли 30–40 литров на 100 км против 7–15 литров в настоящее время. Мгновенно изменить объем потребления топлива нескольких тысяч автомобилей было невозможно. Практически единственным разумным выходом стал пересмотр стратегий транспортных компаний и разработка более рациональных маршрутов движения транспорта.

Второй причиной послужило достижение высокой эффективности производств. На производстве во многом были устранены недостатки конвейерной сборки. В начале 2000 годов приходится закрытие производственных подразделений и цехов, прежде занимающихся сборкой конвейеров. Как следствие, эффективность производства достигла максимума. В это же время системы снабжения предприятия ресурсами и распределения товаров характеризовались значительным числом издержек.

Третьей составляющей стало изменение пропорций хранения продукции у участников рынка. Если в прежней пропорции хранения готового к продаже товара доля розничных торговцев составляла 50 и 50% у оптовиков и производителей, то в конце XX в. у розничных торговцев находилось лишь 10% товаров и 90% – у производителей и оптовиков. В результате возросла роль транспортных компаний в качестве обслуживания потребителя. От своевременности поставок стало зависеть наличие товара на полках магазинов.

Четвертой причиной стало значительное расширение ассортимента предлагаемых товаров. Производитель был вынужден не только предлагать разные варианты товара для различных целевых групп, но и специализировать номенклатурные линейки по международным рынкам сбыта продукции. В итоге номенклатурный ряд большого количества производственных предприятий перевалил за тысячу.

Пятой причиной появления логистических компаний стало развитие информационных технологий и телекоммуникаций. Появилась возможность собирать, хранить и анализировать большие массивы данных о товаре, потребителях, поставщиках, параметрах логистической системы в целом. Благодаря компьютерам появилась возможность систематически изучать качество логистического сервиса и определять уровень логистического обслуживания. Логистическая деятельность стала прозрачной. Создаются системы контроля вплоть до каждой конкретной операции, выполняемой отдельным грузчиком.

Логистическая компания – это организация, способная решать задачи логистической направленности для своих клиентов: от выполнения отдельных операций в сфере логистики до предоставления комплексных услуг и интегрированного управления логистическими цепочками клиента. Фактически логистические компании работают на рынке аутсорсинга. Основными

клиентами являются коммерческие предприятия различных форм собственности и размеров. Среди преимуществ услуг логистических операторов можно отметить следующие: во-первых, значительная экономия времени при создании и трансформации логистической системы предприятия. Компания-покупатель логистических услуг может сконцентрироваться на своей ключевой компетенции, например производстве или обслуживании потребителя, во-вторых, разделение ответственности за управление товарными, информационными и финансовыми потоками. Компания-покупатель в условиях мировой экономики часто не имеет средств и иных возможностей качественно организовать отдельные этапы логистической цепочки обслуживания конечного потребителя самостоятельно. Логистические компании могут выполнить эту задачу с требуемым уровнем качества, в-третьих оперативная и оптимальная настройка логистической системы. В условиях изменяющегося спроса у производителя возникают сложности при изменении отдельных элементов логистической системы, например при снижении объемов хранения продукции, сокращения количества используемого автотранспорта. С этими задачами логистической компании справиться гораздо проще, грамотно перераспределяя инфраструктуру между несколькими клиентами; и, наконец, в-четвертых, это передача непрофильных функций профессионалам. Логистические компании не стремятся выполнять все операции самостоятельно. Они управляют цепочками профессионалов в узких сферах деятельности, используя опыт, специализацию и ресурсы прямых участников цепочки поставок, применяя их ноу-хау и специфические технологии, в результате получая высокое качество и низкую себестоимость.

Услугами логистических операторов являются перевозки различными видами транспорта, хранение товаров на складах, управление логистической инфраструктурой, таможенное оформление товаров, комплексное управление

логистической системой предприятий, управление внешним документооборотом компаний, экспресс-доставка, почтовые услуги, финансовый контроль сделок, инкассация, охрана товара и многое другое.

Ключевыми задачами логистических компаний являются увеличение оборота, сокращение издержек при улучшении организации и контроля логистической системы, оптимизация бизнес-процессов, операций и функций в целях сокращения затрат, учет и контроль товаров в цепи поставок. В настоящее время логистические компании в цепочке поставок товаров занимают промежуточную позицию между производителем и рынком, а также между сырьем и производителем. Логистические компании напрямую влияют на стоимость конечного товара. Чем выше конкуренция между логистическими компаниями на локальном рынке, тем ниже стоимость их услуг.

Во время того, как осуществляется транспортировка товаров между странами, которая состоит из морского пути и наземных участков, самым оптимальным и надежным способом являются контейнерные перевозки. Их главные преимущества состоят в том, что для них существует достаточно простой способ разгрузки и погрузки, а так же снижаются варианты кражи в пути. Современная инфраструктура портов, терминалов, логистических комплексов, а также высокая технологичность данного вида перевозок, позволяет охватить и быть востребованными во многих сегментах экономики.

Основной особенностью контейнерных перевозок является то, что груз загружается в стандартные контейнера, благодаря чему может доставляться различными видами транспорта: автомобильным, морским и железнодорожным. Контейнеры представляют собой металлические ящики с ребрами жесткости по бокам, которые приспособлены для перевозки товаров промышленного и потребительского назначения. Соответствие размеров контейнеров мировым

стандартам позволяет использовать их повсеместно не беспокоясь о возможности погрузки в транспортное средство.

Контейнера арендуются на все время транспортировки. Сам процесс осуществления перевозки может быть осуществлен, как одной транспортно-экспедиторской компанией, так и благодаря синтезу нескольких операторов.

Важным преимуществом является то, что риск повреждения товара в контейнере очень низок. К тому же, отсутствие необходимости многократной перегрузки товаров сохраняет много времени и денег, так как система контейнерных перевозок позволяет организовать многократную смену видов транспорта, без вскрытия контейнера, путем перегрузки с одного вида транспорта на другой.

Как и у других видов транспорта, у контейнерных перевозок есть свои недостатки. К ним относится необходимость возврата порожнего контейнера под который не нашлось подходящего груза, а так же строгая размерность и вместимость контейнера превышение которого ведет к порче контейнеров. Тем не менее на сегодняшний день перевозка груза в контейнерах считается одной из самых востребованных и выгодных.

Мощный толчок контейнеризация получила в начале 1950-х годах. В этот период стало очевидно, что перевозки готовых изделий, а так же некоторых видов сырья в контейнерах существенно снижает затраты при доставке товаров изготовителей к потребителям [17].

В конце 1960 года вдоль восточного побережья США отправился первый контейнеровоз с контейнерами, сделанных кустарным способом. В результате перевалка груза заняла 3 дня вместо обычных в тот момент 10, а стоимость сократилась в 6 раз за тонну. Таким образом, по мнению специалистов, перевозки грузов в контейнерах явились наиболее экономичной бесперегрузочной технологией, и прежде всего, в межконтинентальном

смешанном сухопутно-морском и смешанном международном сухопутном сообщении [17].

В своем развитии мировая транспортная система контейнерных перевозок прошла несколько этапов, представленных на рисунке 3.

В 1950 годах активное становление контейнерных перевозок, характеризовалось большим производством контейнеров международного стандарта преимущественно 20 футов и достигали 1 млн. единиц. Суммарные вложения ведущих стран в новую технологию составили порядка 10 млрд. долларов, всеми видами транспорта было перевезено 14 млн. контейнеров [18].

В 1970-1980 годах прошла «контейнерная революция», так как технология транспортировки стала применяться повсеместно и на всех основных маршрутах внешнеторговых перевозок. Более того, стали строиться специальные суда-контейнеровозы и другие средства, оснащаться морские и железнодорожные терминалы. В этот период начинается процесс интеграции различных видов транспорта, позволяющего произвести перевозку «от двери до двери» без лишних операций по погрузке и выгрузке.

В 1980 годах и до настоящего времени, характеризуется специалистами как «постконтейнерная революция» или «вторая контейнерная революция». Связывают её с активным развитием в транспортной инфраструктуре информационных технологий и систем, позволяющих создать новую транспортную услугу, по сравнению с использованием только одного вида транспорта. Так, ведущие перевозчики и экспедиторы международного контейнерного рынка стали предлагать более совершенные формы транспортного обслуживания на всем пути движения товара. Некоторые исследователи отводят ведущую роль контейнерным перевозкам в качестве интегратора логистики.

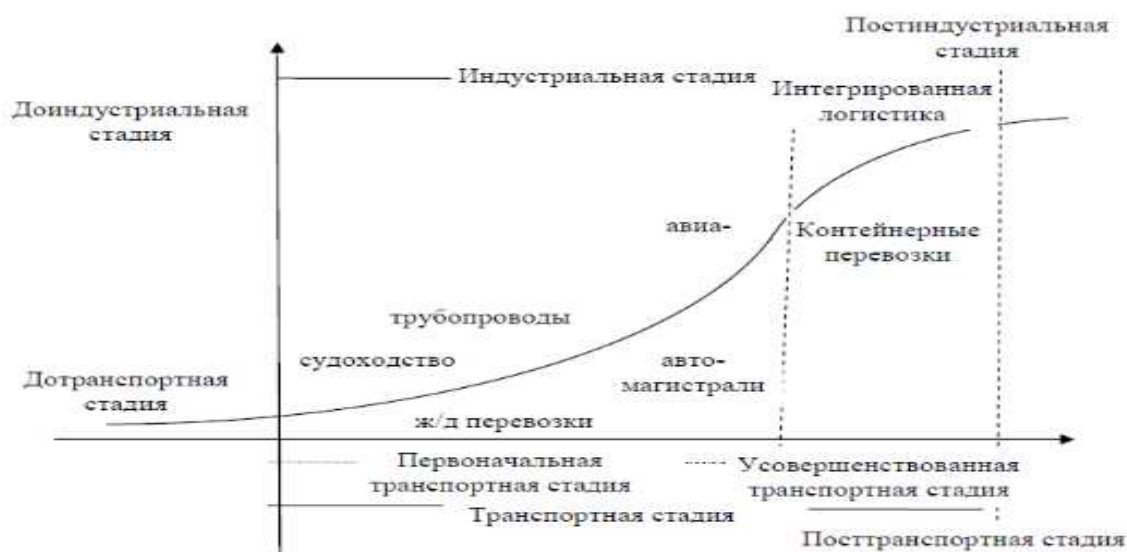


Рисунок 3 – Роль контейнерных перевозок в интеграции логистики

Благодаря характеристикам контейнера стало возможным объединить в единую цепочку доставки такие виды транспорта как автомобильный, железнодорожный и морской. Поэтому перевозки в контейнерах измеряются в TEU или ДФЭ - то есть двадцатифутовом эквиваленте, условной единице измерения. В определенном смысле контейнер стал средством, который предоставил возможность управлять логистикой и снабжением предприятий как единой грузовой единицей - существенно повысив сохранность и надежность перевозки.

В настоящее время крупнейшие транспортно-логистические провайдеры контролируют около 30% глобального рынка экспедирования морских контейнерных перевозок. Остальные 70% приходятся на транснациональные судоходные и терминальные холдинги. Тем не менее, несмотря на преобладающую долю морской составляющей в объеме мировых контейнеропотоков в целом ряде государств (США, Китай, России и др.), значительная часть контейнеров перевозится по внутренним путям сообщения, без использования морского транспорта.

Транспортные услуги являются одним из ключевых направлений деятельности в нашей стране, обеспечивая товарообмен между территориями и регионами, которые далеко находятся друг от друга. Поэтому в качестве одной из мер долгосрочной поддержки Правительством РФ утверждена долгосрочная стратегия развития железнодорожного транспорта [19].

Развитие информационных технологий сказывается и на рынке грузоперевозок. Инновации в транспортной отрасли уже не являются отдельными решениями, а результатами системной деятельности научных, образовательных организаций и фондов. Эффективность всего железнодорожного комплекса должна повысить цифровая модель управления железными дорогами, которая в последствии, до 2050 года, будет доработана до цифровой модели всего транспортного комплекса страны.

Окончание периода замедления мировой торговли в 2015-2016 годах позитивно повлияло на контейнерные перевозки, динамика роста которых в 2 раза превысила динамику торговли и ВВП в 2017 году. По предварительным оценкам, мировой контейнерооборот портов за прошлый год вырос на 6% к 2016 году и составил около 745 млн TEU, общий же объем погрузки контейнеров на экспорт в мире составил более 200 млн TEU в основном благодаря активным торговым маршрутам Европа – Азия – Северная Америка. На рисунке 4 представлен рост и спрос мощностей судов [22].

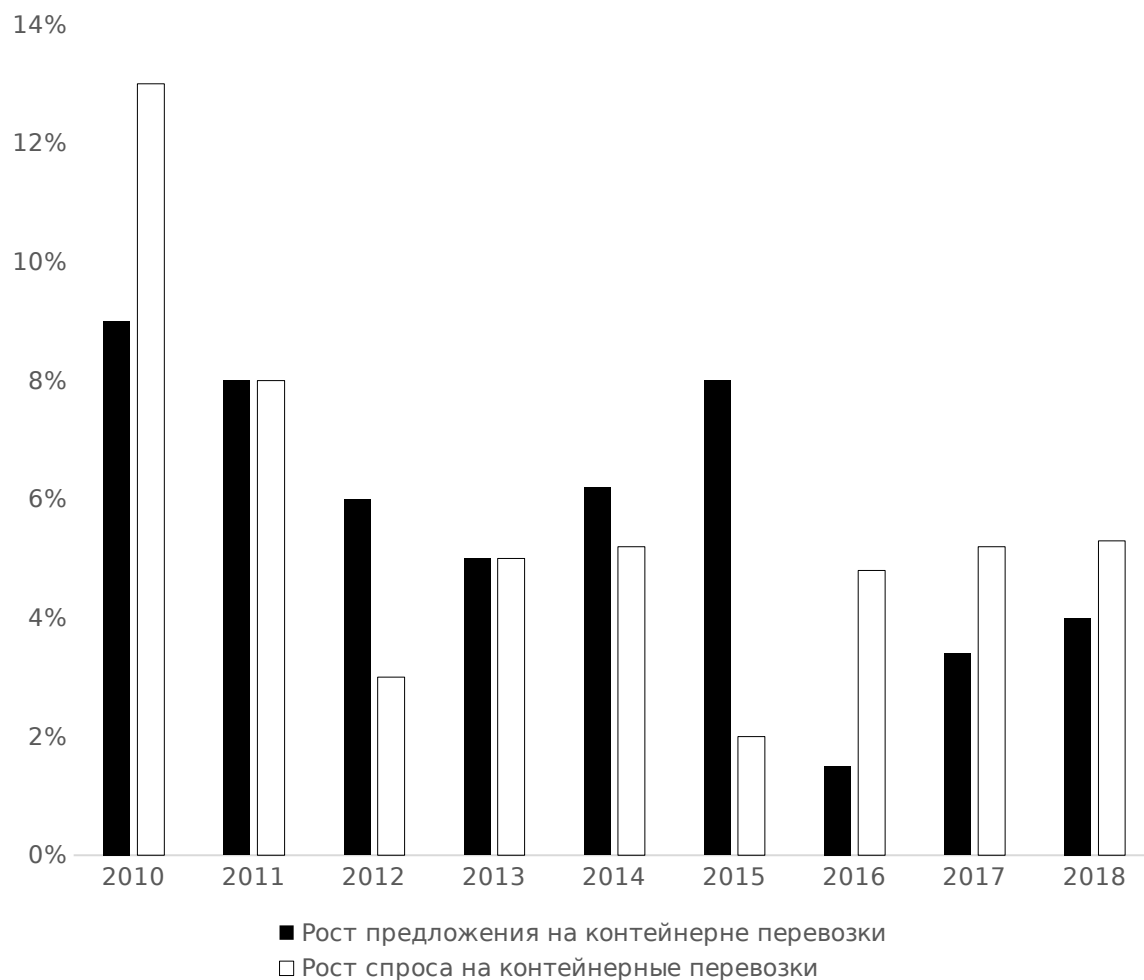


Рисунок 4 – Рост спроса и предложения на контейнерные перевозки в динамике на мировом рынке, %

Россия занимает не самое первое место в системе мирового контейнерооборота – менее 1% приходится на перевозку контейнеров. Вместе с тем, восстановление российской экономики колеблется в пределах 2-3%, рост инвестиционного спроса и усилия игроков на рынке по привлечению грузов повышают конкурентоспособность контейнерных маршрутов. Импорт и экспорт России представлен на рисунке 5.

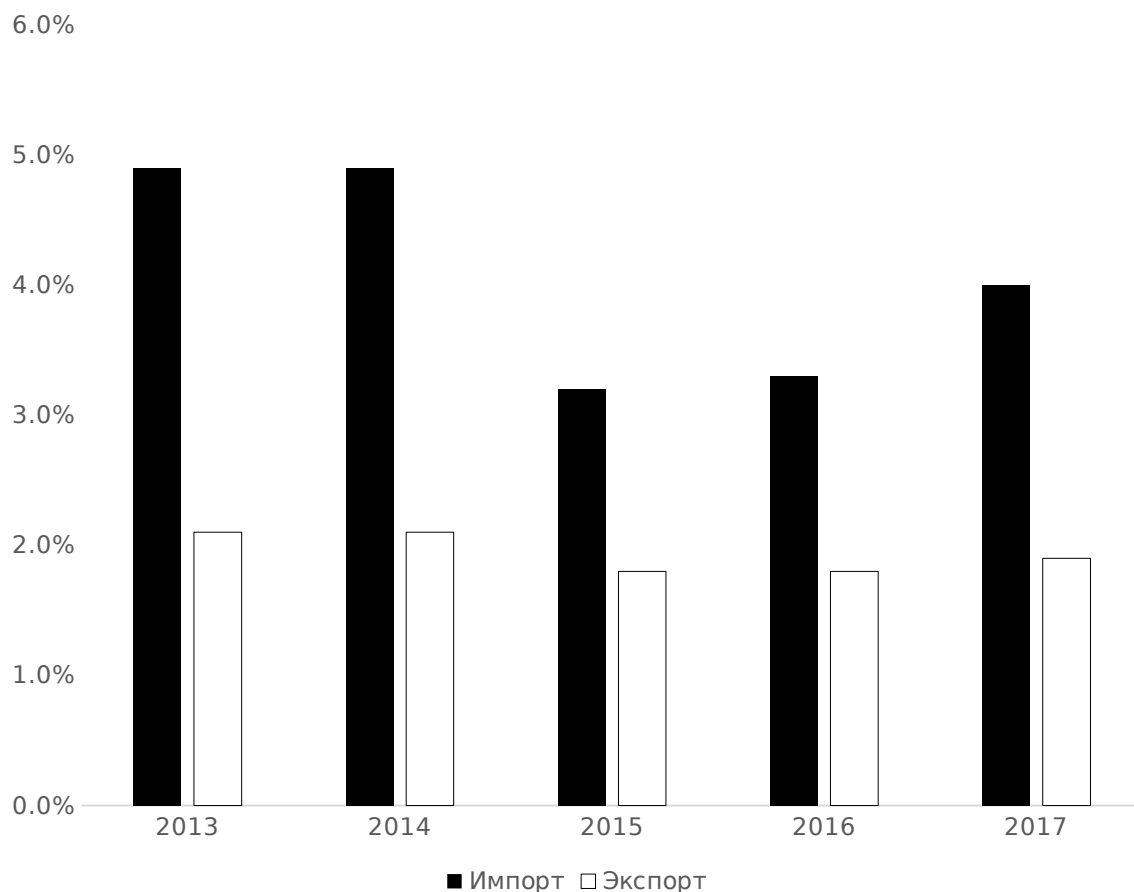


Рисунок 5 – Импорт и экспорт России за 2013-2017 гг, %

Росту транзита контейнеров способствует и оживление товарооборота между Россией и азиатскими странами, который по итогам 2017 года вырос более чем на 31%, тогда как в 2016 году рост был небольшим – всего 2,2%.

Транзитные перевозки в России в 2017 году выросли, по сравнению с 2016, данные за 2013-2017 гг. представлены на рисунке 6.

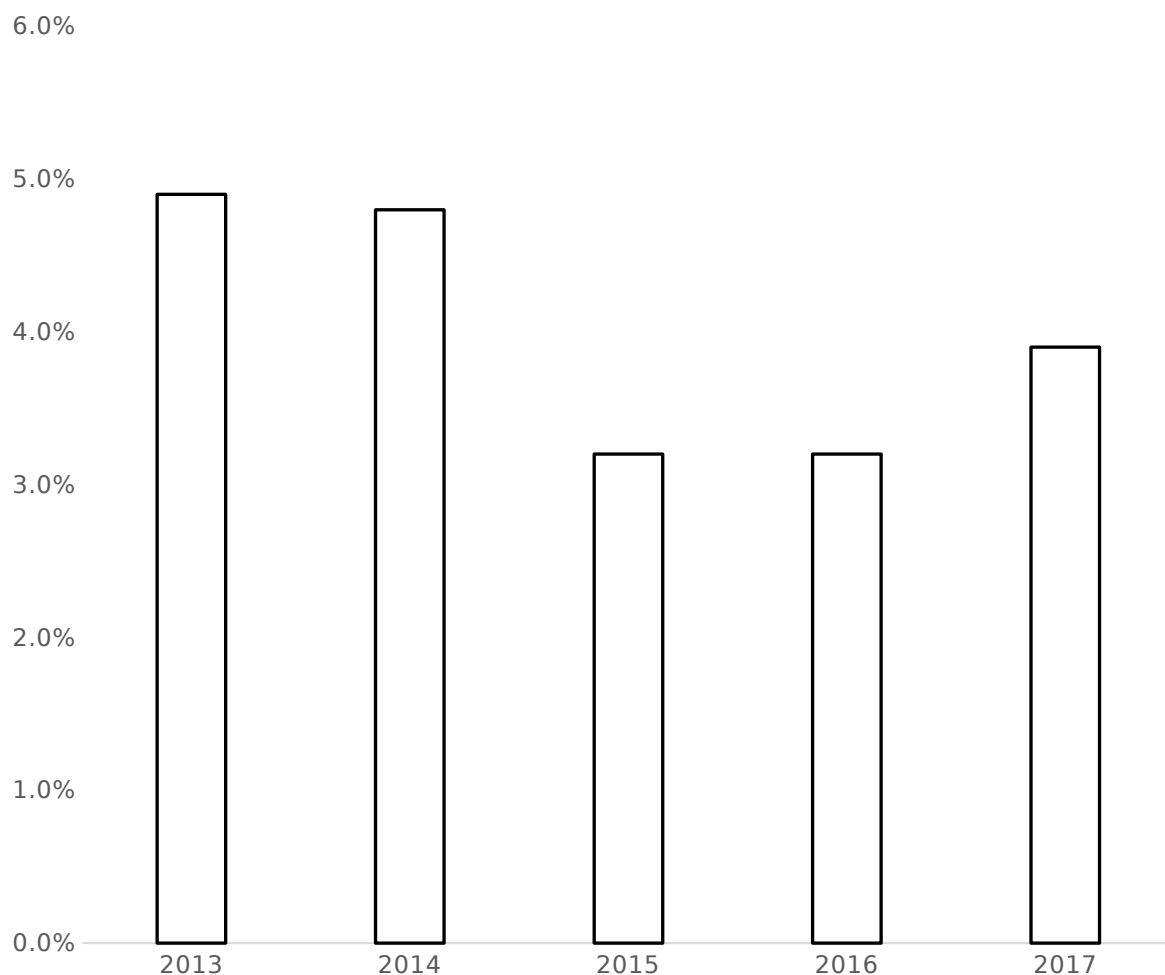


Рисунок 6 - Транзитные перевозки в России за 2013-2017 гг., %

В среднесрочной перспективе – уже к концу 2019 году – объемы контейнерооборота достигнут пиковых значений, которые были в 2013 году – 5,4 млн TEU. К 2021 году общие объемы перевозки контейнеров достигнут 6,3 млн TEU за счет развития экспортных направлений химической отрасли, автомобилестроения, металлургии, лесной промышленности и агропромышленного комплекса [22].

В данной главе был рассмотрен анализ логистической отрасли, как на микро уровне, так и на макро уровне. Данное изучение позволило сделать ряд выводов:

- логистическая сфера является неотъемлемой частью для поддержания

стабильной деятельности компаний;

- контейнерные перевозки являются одним из самых качественных способов доставки груза;
- внедрение инновационных технологий поможет вывести логистику на новый уровень;
- тенденция развития логистики в России с каждым годом все больше и больше;
- рынок российских логистических услуг имеет положительные среднесрочные перспективы, однако, опыт ведения логистического бизнеса и решения задач перенимаются от иностранных компаний.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что логистический рынок развивается очень быстро и стремительно, что в свою очередь влияет на конкурентную среду компаний, повышая уровень их деятельности и давая новые возможности для исследования различных цепочек поставок, которые минимизируют издержки и увеличивают грузооборот.

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и управление бизнес-процессами»

УТВЕРЖДАЮ
Зав. кафедрой ЭУБП
Зав Васильева З.А.
«*26*» *июни* 2019 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

**Выбор эффективных логистических схем на рынке посреднических
услуг
(на примере ООО «GreenLigh»)**

38.03.01 Экономика

Научный руководитель

Выпускник

Нормоконтроль

Бурменко
Е.И.
Лихачева

Р.Р. Бурменко

Е.И. Попова

Т.П. Лихачева

Красноярск 2019